

*Itinéraire JU 108  
Cartes Nationales*

*Saint-Ursanne; Pont sur le Doubs  
1085*

**HISTOIRE**

*Etat novembre 2002 / AG*

Un pont traversant le Doubs à Saint-Ursanne est cité dès le début du XVe siècle. Vers 1440, on apprend qu'aucun péage n'y était perçu, sauf pour les Juifs, qui devaient payer leur passage (DAUCOURT 1904).

La plus ancienne reproduction d'un pont franchissant le Doubs à Saint-Ursanne date du dernier tiers du XVIe siècle. Elle nous montre un pont entièrement en bois, avec une pile centrale, et au même emplacement que le pont actuel (MIGY-STUDER s. d.).

Durant le mois de janvier 1670, les crues et la glace transportée par le Doubs emportent le pont en bois. Les magistrats décident alors de le reconstruire en associant la pierre pour les trois piles au bois pour le tablier. Du mois de mars au mois de juin, Elias Huguenin, maître maçon et bourgeois de Saint-Ursanne, travaille à la construction des piles de pierre. Le pont une fois terminé, il faudra doubler les impôts pour payer les travaux! (CEPPI 1929: 72)

Le pont actuel date du début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les archives de la ville de Saint-Ursanne, qui contiennent les comptes de la ville rendus par le maître-bourgeois Jean-Baptiste Migy pour l'année 1728, nous permettent de suivre l'avancement des travaux.

Le 17 août 1728, la ville, la seigneurie et le chapitre de Saint-Ursanne passent un contrat avec Henry Brunet, maître-maçon, bourgeois de Saint-Ursanne: «pour construire entièrement de pierre le pont du Doubs». On décide en premier lieu d'envoyer maître Brunet plus bas sur le cours du Doubs, à Saint-Hippolyte: «pour prendre connoissance du pont qu'est bâti de pierre à cet endroit».

Au début du mois d'octobre, des députés de la communauté se rendent à Porrentruy auprès du prince-évêque Jean-Conrad de Reinach-Hirtzbach afin d'obtenir le bois qu'il faut utiliser pour la construction des «cintres», c'est-à-dire la charpente nécessaire pour faire les voûtes et appareiller les pierres en attendant qu'elles reçoivent leur clé de voûte. Cette requête leur sera accordée le 30 octobre et le bois de chantier sera pris dans le bois de Meschame (actuellement Métschaimé). Jean-Pierre Nuspaum et George Chevillat, charpentiers, touchent 18 £ 4 sous, pour leur participation «à la charpente des bois pour les ceintres du pont à bâtir de pierre».

Dès la mi-octobre, alors que les transports de pierre commencent, on s'assure que les chemins d'accès au pont, par lesquels ces pierres doivent arriver, sont en bon état. Au mois de novembre, les pierres sont en suffisance pour commencer les travaux et maître Ursanne Chastellat, fabricant de tuiles, peut livrer la chaux. Les transports de bois de chantier prennent fin en décembre de la même année.

Le maître-maçon travaille à l'édification du pont durant toute l'année 1729: il demande son décompte final au mois de novembre, mais

on le prie encore de paver le pont et de poser une croix à l'endroit qui lui sera indiqué (ASU, Comptes de la ville n° 5: 6–55).

Les trois piles sont protégées en amont par des avant-becs élevés jusqu'au parapet pour former des évidements triangulaires. L'évidement central reçoit une statue de saint Jean Népomucène en 1731. Cette statue est offerte à la ville par un chanoine de la cathédrale de Bâle, Jean Münch de Münchenstein, le frère du châtelain de Saint-Ursanne.

Saint Jean Népomucène (1340–1393) est un apôtre d'origine tchèque. Après avoir fait des reproches au roi Venceslas, celui-ci le condamne à être brûlé et fait jeter son corps dans la Vltava depuis le pont de Prague. C'est alors qu'un miracle intervient: le corps surnage, devient lumineux, flotte dans la nuit puis est enlevé au ciel. A partir du XVIIe siècle, son culte se développe en tant que saint protecteur contre les périls de l'eau et plus spécialement comme protecteur des ponts (DUCHET-SUCHAUX et PASTOUREAU 1990).

On ne connaît pas l'auteur de la sculpture du pont de Saint-Ursanne. En mauvais état, elle a été enlevée en 1971 pour que l'artiste jurassien Laurent Boillat en fasse une copie, qui sera terminée en 1973. C'est elle qui est maintenant sur le pont, tandis que l'original a trouvé refuge au musée lapidaire de Saint-Ursanne.

Depuis sa construction en 1728–1729, le pont n'a connu que des campagnes d'entretien, notamment au niveau des joints, qui ont été refaits en 1931, ou de l'intégration d'une ligne électrique pour alimenter les maisons situées sur la rive gauche du Doubs. Mais depuis plus de 270 ans, c'est la même maçonnerie qui est en place, sans avoir connu de restauration majeure (MIGY-STUDER s. d.).

**TERRAIN** *Relevé 5 octobre 2002 / cb*

Construction remarquable, le pont de Saint-Ursanne est exemplaire à plus d'un titre. De dimension généreuse et de bonne facture, il est scellé aux bâtiments historiques qui bordent la rivière. Trois piles et quatre arches permettent de relier l'enclave topographique formée par la boucle du Doubs sur la rive opposée.

*Vue d'ensemble du pont depuis l'aval  
Fig. 1 (cb, 29. 10. 2002)*



Le front bâti sur lequel le pont est accolé fait partie de l'ensemble de la construction du point de vue de l'IVS. Ainsi, pour franchir le Doubs depuis Saint-Ursanne il faut passer une ouverture de 3 m de large, située au fond d'une venelle de 4 m de large délimitée par deux bâtiments historiques. Ce passage possède une longueur de 18 m environ avec un revêtement asphalté. Sous le goudron altéré on distingue un pavement qui semble être en meilleur état. Au sud-ouest, sur l'angle de la maison à deux étages, une alcôve abrite une statuette sainte.

*Cette ouverture située entre deux  
habitations permet d'atteindre le pont.  
Fig. 2 (cb, 14. 12. 2002)*



Le pont doté de quatre arches en plein cintre possède une longueur totale de 45 m environ. La culée septentrionale prend appui sur la maçonnerie des bâtiments qui dominent les berges de la rivière. Les trois piles qui maintiennent la structure au-dessus de la rivière sont dotées du côté amont d'avant becs pour écarter les corps flottants.

*Paré pour les crues sévères, les avant  
becs remontent au dessus des tympans  
jusqu'en haut du parapet.*

*Fig. 3 (cb, 19. 11. 2002)*

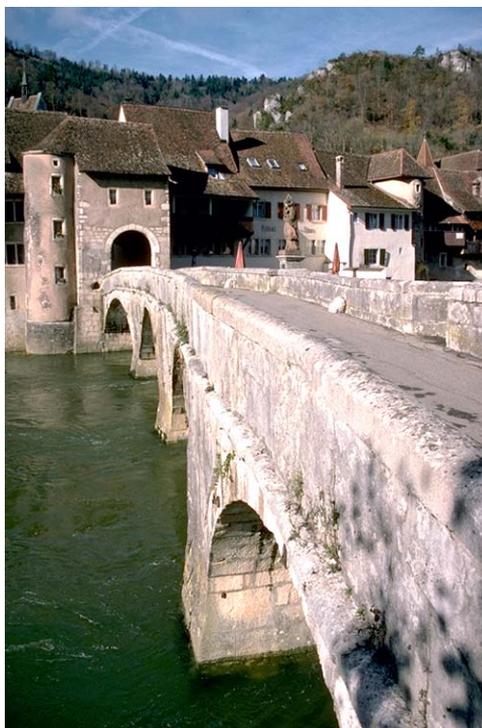


La massive culée méridionale est ancrée sur le talus herbeux de la berge opposée. Les tympans en pierre de taille sont sobres et exempts de fioritures.

La chaussée goudronnée laisse apparaître un pavement sur les côtés. La largeur moyenne de 3 m n'est pas constante entre les parapets. Des variations dans la largeur de près de 10 cm sont visibles. Elles sont certainement imputables aux déformations de la structure au cours du temps. Les deux parapets sont protégés par quelques bouteroues usés par le passage des véhicules.

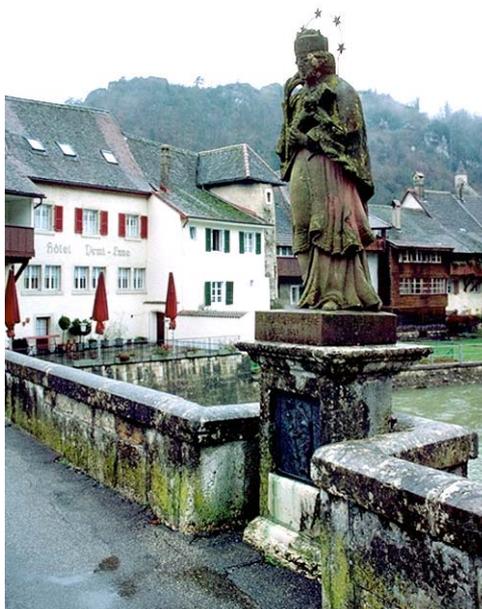
*Vue sur le flanc aval et la chaussée du  
pont depuis la culée méridionale.*

*Fig. 4 (cb, 29. 10. 2002)*



Le parapet situé du côté amont possède également trois niches ou renforcements triangulaires de 1 m au-dessus des piles porteuses. Cet élargissement est rendu possible par le prolongement en hauteur des avant becs. Au-dessus de la pile centrale se trouve une réplique de la statue de saint Jean Népomucène.

*Saint Jean veille sur le pont, le regard  
dirigé vers l'aval de la rivière.  
Fig. 5 (cb, 19. 11. 2002)*



Le pont de Saint-Ursanne est un objet du patrimoine routier jurassien de première importance. Sans rénovation majeure, il a traversé les époques et a affronté les nombreuses crues du Doubs.

#### **OBJECTIFS ET MESURES**

De construction robuste, le pont de Saint-Ursanne n'est pas dans un très bon état de conservation. Même si les voussoirs sont bien en place, les tympans laissent entrevoir des irrégularités en certains endroits, surtout vers la culée nord. Un jointoyage de l'appareil avec un remplacement des pierres les plus abîmées serait indiqué. Les parapets aussi méritent d'être rénovés et replacés dans l'axe.

— Fin de la description —